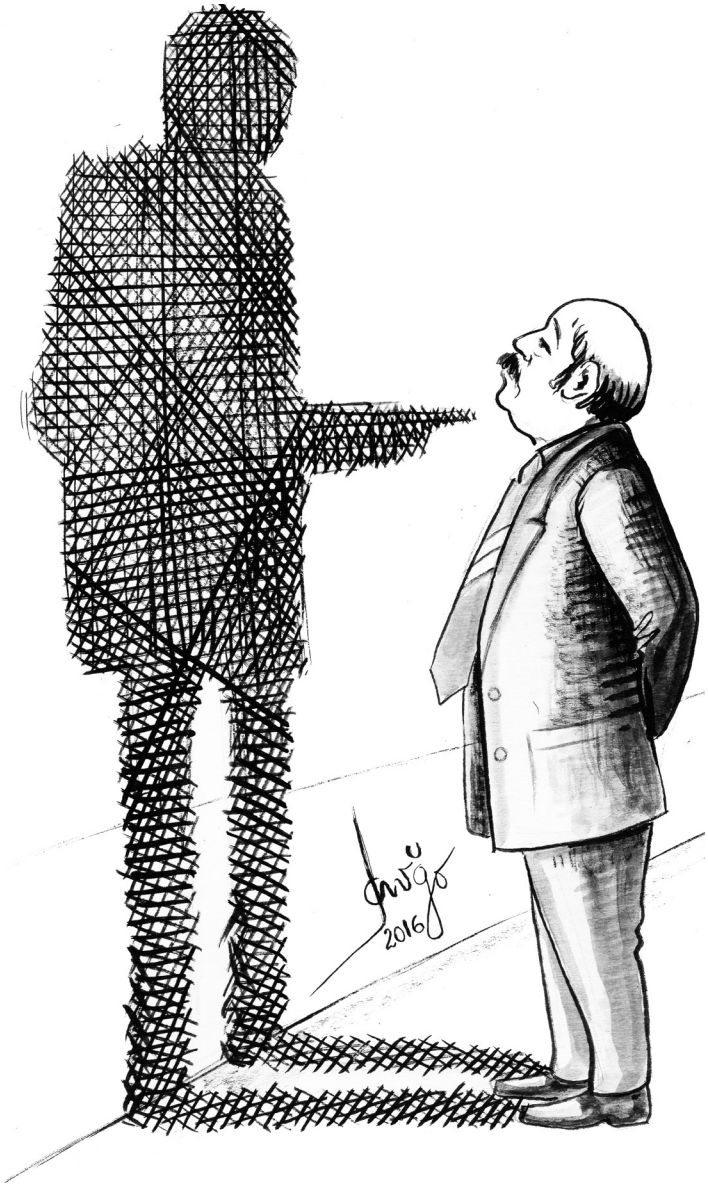
Revuelta urbana y derecho a la ciudad: más allá de la ciudad popular

Daniel Ramírez Corzo*



La revuelta

Durante las primeras semanas de 2017, los limeños hemos sido sorprendidos por las imágenes de las protestas contra la instalación de un nuevo peaje como parte de la concesión de la principal vía de acceso al distrito de Puente Piedra, en Lima Norte. Tras varias marchas masivas en que se llegaron a quemar las casetas del peaje cuestionado y en que se sufrió una gran (y muy poco inteligente) represión policial, la protesta ha logrado que la Municipalidad Metropolitana de Lima se comprometa a no instalar ese peaje y ha logrado que se cuestione públicamente la legalidad y conveniencia de contratos de concesión como este, en que los sectores más pobres terminan cargando de manera desproporcionada con los costos de una red vial que sirve principalmente al transporte privado.

Aunque esta protesta sea una de las más espectaculares de los últimos años, debemos recordar que llega después de algunos años en que hemos visto un incremento sostenido de movimientos de protesta urbana en Lima Metropolitana. Desde el retorno de Luis Castañeda Lossio a la Alcaldía de Lima se ha tratado de imponer a la ciudad una serie de proyectos de infraestructura que, además de tener la oposición del vecindario, no son justificables desde un punto de vista técnico y están plagados de sospechas de corrupción. Esta forma de gobernar la ciudad, que podemos llamar *fujimorismo urbano* –hay que recordar que el alcalde metropolitano tiene como principales aliados y protectores a los fujimoristas- ha tenido como respuesta una serie de movimientos de resistencia y protesta completamente inéditos en el escenario limeño.

Uno de los primeros movimientos urbanos de este periodo y cuyo impacto aún resuena fue el movimiento de resistencia a la construcción del baipás de la Avenida 28 de Julio, conocido como "toma el *bypass*". Como parte de esta protesta, los activistas

ocuparon el espacio donde supuestamente debía hacerse la obra y aún después de ser desalojados siguieron desarrollando actividades críticas en el espacio público contiguo durante varios meses. Este movimiento de protesta tenía como objetivo evitar una obra que generaría daños al patrimonio urbano de la zona, crearía barreras para la movilidad peatonal y degradaría el espacio urbano alrededor de ella. A un nivel más general, buscaba impugnar un modelo de ciudad en que se privilegia el transporte privado en desmedro de otros tipos de movilidad y de la calidad del espacio público.

Aunque este movimiento no logró evitar que se hiciera la obra, sí consiguió evitar que se construya una pasarela aérea sobre el mencionado baipás, lo que hubiera eliminado la posibilidad de hacer obras de acondicionamiento que mitiguen los daños realizados por el proyecto. "Toma el bypass" fue también el lugar de encuentro de activistas, dando lugar a redes de acción que se han mantenido en el tiempo. La más importante de ellas es la Unión de Estudiantes de Arquitectura de Lima (UDEAL), creada a partir de esta experiencia y que desde entonces ha tenido un rol importante asesorando otros movimientos y ayudando a formular un discurso urbano alternativo.

Otros movimientos de protesta en este mismo periodo han sido el referido a la protección del parque Manhatan en la urbanización San Felipe del distrito de Comas, donde el alcalde distrital pretende concesionar el área del parque para la instalación de un centro comercial; los vecinos –particularmente jóvenes- organizados para la protección del Complejo Deportivo Monte Verde en el Asentamiento Humano Montenegro del distrito de San Juan de Lurigancho, donde el Municipio Distrital cedió el terreno del Complejo Deportivo para la construcción de un hospital, a pesar de existir otras áreas destinadas a ese propósito y en contra de la voluntad de vecinos y organizaciones sociales; la movilización vecinal en contra de la construcción de un nuevo baipás en el barrio de Balconcillo del distrito de La Victoria, donde una obra de esas características implicaría la destrucción del espacio público más importante de la zona y el deterioro de la calidad de vida urbana, además de ser una obra técnicamente injustificada. Como vemos, los objetivos de las protestas reseñadas están vinculadas con la protección y acceso al espacio público ante los intentos de privatizarlo o destinarlo a otros usos, la lucha contra un sistema de movilidad que privilegia el transporte en autos privados sobre toda otra forma, la protección del patrimonio urbano y el medio ambiente, entre otros. Yo creo que estas protestas, junto a la notoria protesta contra la instalación del peaje –que en la práctica implican una limitación para el acceso a los oportunidades y beneficios de la ciudad para los habitantes de Puente Piedra y Lima Norte, al encarecer el costo de sus desplazamientos- son parte de un nuevo ciclo, distinto y original, en la historia de la protesta urbana en Lima y muy probablemente en el Perú.

El derecho a la ciudad

La historia reciente de Lima – como la de todas las grandes ciudades del país- no es ajena a protestas y acciones reivindicativas. Nuestra historia urbana está marcada por la manera cómo hemos construido nuestras ciudades; con un espacio urbano tradicional -ocupado por las clases media y alta- rodeado de grandes extensiones de *pueblos jóvenes* en que los sectores populares auto-construyeron sus viviendas y habilitaron sus barrios sobre terrenos sin valor comercial cedidos por el Estado. Esta forma de resolver el déficit de vivienda, basado en regulaciones y control urbano para un sector y en dejar hacer para luego "regularizar" para el otro, es lo que varios autores han llamado una política de vivienda de doble cara.

En este contexto, las protestas contra los intentos de desalojo, exigiendo la instalación de servicios básicos o por la instalación de algún equipamiento urbano han sido habituales por parte de los pobladores de los "pueblos jóvenes". A partir de estas protestas se logró articular un importante "movimiento urbano popular" que perduró por varias décadas hasta que despareció, junto con mucho del tejido organizativo anterior, durante la década del 90. La protesta centrada en el derecho a la vivienda –aunque este se exprese en la búsqueda de un pedazo de suelo en que eventualmente la familia construirá una vivienda- era coherente con un contexto de gran expansión urbana, en que los sectores populares resolvían su necesidad de vivienda haciendo crecer la frontera urbana y exigiendo al Estado más redes de servicios y nuevos equipamientos.

En la actualidad, Lima Metropolitana y las principales ciudades del país ya no crecen principalmente por la expansión de la frontera urbana, sino por la densificación del tejido urbano existente; tanto de la ciudad construida de manera tradicional como de la ciudad que nació como pueblos jóvenes y en que los mismos vecinos han creado y defendido el espacio urbano. El ciclo de protesta urbana que estamos presenciando hoy es coherente con este nuevo momento en la historia de nuestras ciudades. Mientras antes el eje de la protesta era el acceso a la vivienda, ahora que una gran parte de los sectores populares ha resuelto su derecho a la vivienda –aunque de manera precaria e incompleta-, en los antiguos pueblos jóvenes que hoy son parte integral del tejido de la ciudad, el eje se ha desplazado hacia las condiciones de producción y apropiación del espacio urbano más allá de la vivienda. Además, al aumentar las densidades en el tejido urbano, la renta del suelo también aumenta, por lo que existe una mayor presión del capital especulativo por extraer ganancia del espacio público –evidente en los planes para concesionar plazas y parques para construir centros comerciales- y de los sistemas se servicios que sostienen ese tejido -como en la creación de vías de peaje-. Así, debemos entender que el eje principal del conflicto urbano ha pasado de estar en el derecho a la vivienda, a estar en el derecho a la ciudad.

En las últimas dos décadas el concepto de "derecho a la ciudad" –originalmente de Henri Lefebvre[1]- ha ido ganando importancia en la reflexión y el activismo urbano en todo el mundo. A diferencia otros derechos de más fácil concreción, el derecho a la ciudad es un concepto general que sirve como marco de interpretación y organización de los derechos ciudadanos en el contexto urbano. El aporte del concepto es que añade, de manera explícita, la dimensión territorial necesaria para el cumplimiento de los derechos sociales.[2] Otra manera de entender el derecho a la ciudad es como el derecho de todos los habitantes de la ciudad a participar, en igualdad de condiciones, de los beneficios y ventajas que ofrece la vida urbana.

Naturalmente, en cada contexto social y territorial el reclamo por el derecho a la ciudad tiene énfasis o sesgos diferentes, pero entre los elementos mínimos necesarios para el cumplimiento de este derecho están: el derecho a la vivienda digna y adecuada (que incluye el acceso al agua potable y saneamiento), el derecho a la movilidad que permita el acceso y aprovechamiento de los recursos ubicados en todo el territorio urbano, el derecho al acceso y disfrute del espacio público, la cultura y el patrimonio, entre otros.

Para asegurar este derecho son suficientes acciones concretas sobre algunos territorios, ni mucho menos con obras de infraestructura aisladas. El derecho a la ciudad requiere de la implementación y gestión de sistemas urbanos que tiendan a equilibrar las desigualdades sociales y territoriales al interior de la ciudad. Entre estos sistemas urbanos una posición importante la tienen los sistemas de transporte público, de infraestructuras y de espacios públicos, los que al ser diseñados y gestionados desde la perspectiva del derecho a la ciudad, son capaces de llevar a cabo esta redistribución de oportunidades y recursos en el tejido urbano.

Más allá de la ciudad popular: por una agenda urbana para la izquierda

La protesta urbana en el Perú ha estado tradicionalmente vinculada con las demandas de la "ciudad popular", conformada por los viejos "pueblos jóvenes". Este era el escenario privilegiado para la acción política de la izquierda durante las décadas previas a los años 90.

A diferencia de esto, el ciclo de protesta que estamos empezando a ver tiene como una de sus características que es transversal a la división entre ciudad tradicional / ciudad popular. Las demandas asociadas a la calidad y acceso al espacio público o los servicios urbanos se dan hoy de manera muy parecida en ambos espacios o apelan directamente a la construcción de un nuevo modelo de gestión urbana que involucra necesariamente a toda la ciudad.

Buenos ejemplos de esta transversalidad son los casos cuasi-gemelos de la oposición de la entrega del

área del Complejo Deportivo Monteverde en la parte más alta del distrito de San Juan de Lurigancho para la construcción de un hospital, y el movimiento de oposición a la entrega de un área del Parque Próceres en el distrito de Jesús María para la construcción de un cuartel de bomberos en ese distrito de clase media tradicional. En el mismo distrito se organizó un movimiento de protesta contra el intento de concesionar espacios públicos para la construcción de centros comerciales, de manera análoga al movimiento contra la concesión del área del Parque Manhatan en el distrito de Comas. Finalmente, el éxito de las protestas contra la instalación del peaje en el distrito de Puente Piedra ha motivado que los vecinos del distrito más acomodado de La Molina organicen su propio movimiento de protesta exigiendo el retiro de las casetas de peaje en su jurisdicción.

Visto esto, creo que el presente ciclo de protesta urbana tiene un inédito carácter policlasista, y que esto es posible gracias al cambio de eje de las protesta hacia una agenda propia del derecho a la ciudad. Estas características del presente ciclo de protesta urbana abre posibilidades inmensas para la trasformación de la ciudad. No se trata únicamente de la posibilidad de cambiar la distribución de recursos entre un sector de la ciudad y otro, sino de la oportunidad para romper de una vez por todas la política de doble cara, en que ha habido un modelo de gestión urbana para los sectores medios y altos y otro modelo de "regularización" o "mitigación" para los sectores populares. La protesta transversal en torno a los grandes sistemas urbanos -como el transporte- obligan a discutir el modelo de financiamiento de las infraestructuras y servicios, abriendo la posibilidad de debatir cosas tan lejanas hace pocos años como la apropiación de la plusvalía del suelo o la función social de la propiedad.

En este panorama, ¿qué papel puede o debe jugar la izquierda? En primer lugar, creo que hay sectores de la izquierda que, aunque la realidad urbana y política se ha transformado fundamentalmente, aún extrañan el "movimiento urbano popular" previo a los 90. A pesar de esto, es necesario aceptar y seguir sumándonos, con alegría e ilusión a los nuevos actores sociales que se están construyendo en este ciclo de protesta urbana. Estos movimientos de protesta son lo mejor que le ha pasado a la ciudad en varias décadas. En segundo lugar, creo que la izquierda y sus activistas pueden tener un rol en promover activamente el conocimiento y la relación entre las diferentes luchas urbanas, afianzando el carácter policlasista de las protestas y tratando de consolidar una mirada metropolitana -o incluso nacional- de los temas en disputa. En tercer lugar, creo que la izquierda tiene la obligación de ayudar, en todo lo que sea posible, a la construcción de una visión urbana radical y transformadora en la que el derecho a la ciudad sea mucho más que un buen slogan para las pancartas.

Hay que reconocer que algunos ya han estado en estas labores desde el inicio del ciclo de protestas. A ellos va nuestro reconocimiento y agradecimiento. A los demás nos queda ponernos a trabajar.

---

* Antropólogo social y candidato a Doctor en Antropología y Comunicación por la Universitat Rovira i Virgili de Cataluñas. Miembro de TAS - Taller de Artesanía Salvaje y militante del Movimiento Nuevo Perú.

1. Henri Lefebvre, *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Península, 1978.
2. Jordi Borja, *Revolución Urbana y derechos ciudadanos.* Madrid: Alianza Editorial, 2013.